شوارع مدينة طرابلس في العهد القرمانلي وتخطيطها العام

أ. مصطفى فرج علي البركي

مساعد محاضر بقسم الآثار جامعة بنغازي، وطالب دكتوراه بالجامعة الوطنية الماليزية

د.روزية صديق – د.أزمول بن قمر الزمان

عضوا هيأة تدريس بالجامعة الوطنية الماليزية

المستخلص:

مدينة طرابلس من المدن المهمة في المغرب الإسلامي، وكان لها دور مهمّ في تشكيل تاريخ المنطقة، لاسيما في العصر العثماني، ومن خلال هذا البحث حاولنا تسليط الضوء على موضوع الشوارع في المدينة خلال فترة حكم الأسرة القرمانلية (1711–1835م) وظروف وطبيعة تخطيطها، فقد كانت هناك عدة عوامل كان من شأنها أن تؤثر على تخطيط شوارع المدينة، منها ما هو مرتبط بالموقع الجغرافي وبطبوغرافية المكان، وطبيعة الشاطئ التي جعلت الشوارع تسير في اتجاهين فقط، ووضع مدينة طرابلس كمدينة قديمة لم تستحدث في العصر الإسلامي، فضلاً عن إحاطة المدينة بسور، ممّا جعل مساحتها محصورة، وأثر بالتالي على ضيق الشوارع، ومنها ما هو مرتبط بالظروف المناخية والإقليمية لطرابلس، التي انعكست على مقاييس شوارعها واتجاهاتها وكيفية تخطيطها، وحاولنا البحث في تخطيط شوارع طرابلس من خلال ما تضمنته أحكام الشريعة الإسلامية، وكتب الفقه الإسلامي المتعلقة بتخطيط المدن وتخطيط شوارعها، وختمنا البحث ببعض النتائج التي توصلت إلها.

الكلمات المفتاحية:

الشوارع، الزنقة، الزنقة اللاطمة، الحومة، الأقواس، الساباطات، الأجنحة والرواشن.

المقدمة:

لقد شغل موضوع الطرق والشوارع في المدينة السلامية بال عامة المسلمين، فضلاً عن الحكام والفقهاء على مرّ العصور، ومن الطبيعي أن تتطرق الشريعة الإسلامية لذلك الموضوع،

وتوليه عناية كبيرة؛ لكون الطرق هي الشرايين الأساسية التي تربط الأحياء والأجزاء المختلفة في أي مدينة، ومدينة طرابلس ترجع أصولها إلى القرن الخامس قبل الميلاد، فقد أسسها الفينيقيون القادمون من بلاد الشام كمحطة تجارية، وسوقاً لتصدير المواد الأولية من إفريقيا، وبعد ذلك استوطنها الرومان، ومن بعدهم البيزنطيون، ثم فتحها العرب المسلمون سنة (29هـ / 649 م)، أما من حيث التسمية فإن اسمها يرجع إلى العصر الفينيقي، حيث عرفت باسم "أويا" أو "أويات، وهي واحدة من مدن ثلاث بناها الفينيقيون في غرب ليبيا، وهي أويا "طرابلس الحالية" ولبدة، وصبراتة، وقد سمى الإغريق الإقليم بأكمله باسم تريبولي؛ أي إقليم المدن الثلاث، وبعد أفول نجم المدينتين الأخريين صبراتة ولبدة، أُطلِقَ اسم الإقليم بكامله على مدينة أويا فأصبح اسمها تريبولي، الذي حرف بعد الفتح الإسلامي إلى طرابلس، وعندما دخلها العثمانيون زادوا عليه لفظة "غرب" تمييزا عن طرابلس الشام، وكتبت في بعض وثائقهم ومسكوكاتهم باسم طرابلس الغرب .

تنقسم مدينة طرابلس حالياً إلى قسمين هما: المدينة الحديثة التي ترجع بداياتها إلى نهاية العصر العثماني، والمدينة القديمة المسورة التي نحن بصدد دراستها في هذا البحث، وفي هذه الدراسة سوف نتعرض لموضوع الشوارع في مدينة طرابلس القديمة وتخطيطها؛ للوقوف على أهميتها بالنسبة للمدينة ولساكنيها على مرّ العصور، كما أن موضوع الشوارع في المدن الإسلامية المختلفة (البصرة، الكوفة، بغداد، القاهرة، وغيرها) حظي بالعديد من الدراسات، إلا أن ما كتب عن شوارع طرابلس يعد نادراً مع توفر كمّاً معقولاً من الإشارات التاريخية التي وردت عنها في كتب الرحالة والمؤرخين، وما التقط لها من صور، ووضع لها من مخططات، فضلاً عن كون المدينة لا تزال محافظة على الكثير من شوارعها ومعالمها القديمة، لاسيما تلك التي ترجع إلى العصر العثماني، كل ذلك أشعرني بأهمية الكتابة في هذا الموضوع.

وفي محاولة متواضعة حاولنا تسليط الضوء على شوارع مدينة طرابلس وفق المحاور الآتية:

1- التخطيط العام.

2- المسميات.

3- المعالجات المعمارية.

4- التأثيرات البيئية على شوارع المدينة.

5- الشوارع ومراعاة تطبيق قواعد الشريعة الإسلامية.

أولاً: التخطيط العام لشوارع مدينة طرابلس:

يرجع تخطيط شوارع طرابلس إلى عصور أقدم بكثير من الفترة القرمانلية؛ وذلك لأن كثيرًا من الباحثين يرون أن تخطيط شبكة طرق وشوارع مدينة طرابلس يرجع إلى العصر الروماني، حيث احتفظت المدينة بشكل كبير بالتخطيط الذي وضعه الرومان لها، وأن قوس النصر الروماني الذي أقيم في طرابلس سنة 163م-164م تخليداً لانتصار الإمبراطور ماركوس أوريليوس على الفرس (كنريك،2015م، ص 20) والذي لا تزال معالمه باقية إلى اليوم (انظر: الصورة رقم 1) يعطينا فكرة عن تخطيط شوارعها في الفترة الرومانية، فقد جرت العادة أن تبنى مثل تلك الأقواس عند تقاطع الشارعين الرئيسيين بالمدينة، فمن المعروف أن المدينة الرومانية التقليدية كانت تخطط على هيأة مربع أو مستطيل، يخترقه طريقان عموديان في الوسط، يتجه أحد هاذين الطريقين الرئيسيين من الشمال إلى الجنوب ويسمى كاردو Cardo ويعني محوراً، أما الطريق الثاني الرئيسي فيتجه من الشرق إلى الغرب ويسمى ديكومانوس Decumanus، ثم تمتد شبكة من الشوارع بشكل أفقي ورأسي، وبشكل موازٍ للشارعين المذكورين (عرفة، د.ت، ص6)، فينتج بذلك شبكة من الطرق تشبه رقعة الشطرنج، وهو ما اصطلح على تسميته بالتخطيط الشطرنجي أو التخطيط المتعامد.(ميسانا، 1973م، ص.255)

وقد ذهب سالفاتوري أوريدجما إلى الاعتقاد بأن الكاردو والديكومانوس في مدينة طرابلس الرومانية يتقاطعان تحت قوس ماركوس أوريليوس (Aurigemma،1933، p. 14)، على الرغم من أن موضع القوس الحالي يقع في الطرف الشمالي الشرقي للمدينة لا في مركزها، حيث يكون في امتداد الشارع الذي يشق المدينة بشكل طولي ابتداءً من باب الحرية، الذي يعرف في بعض أجزائه بشارع قوس الصرارعي، وفي جزء آخر بشارع جامع محمود، ثم يتقاطع مع الشارع الممتد



بشكل أفقي في وسط المدينة، وهو ما يعرف بشارع سوق الحرارة وزنقة الريح (تقاطع الأربع عارصات)، ويستمر امتداد هذا الشارع بشكل طولي؛ ليمر بميدان السيدة مريم، الذي يطل عليه – أيضاً– بنك روما من جهة، وسجن الوالي صفر داي المعروف بالسجن التركي من الجهة المقابلة، ثم يستمر هذا الشارع بالامتداد حتى يمر بالقنصلية الفرنسية (زنقة الفرنسيس)، إلى أن يصل إلى قوس ماركوس أوريليوس، وتحت ذلك القوس يتقاطع هذا الشارع مع الشارع الذي يمتد بشكل أفقي ابتداء من باب البحر مروراً بقوس ماركوس أوريليوس، وينتهي عند السور الغربي للمدينة، الذي فتح به مؤخراً الباب الواقع بالقرب من المعبد اليهودي، ويعرف هذا الشارع في بعض أجزائه بشارع الأكواش وشارع الحارة الكبيرة. (انظر المخطط رقم 1)

وإن كان هناك الكثيرون الذين يرون بأن شبكة الطرق في مدينة طرابلس قد احتفظت بشكل تقريبي بالتخطيط الذي وضعه لها الرومان قديماً، فإن المهندس المعماري الإيطالي غاسبري ميسانا يرى– ونحن نتفق معه في هذا الرأي– أن تخطيط شوارع مدينة طرابلس اتجاهاتها إنما فرضته طبوغرافية موقعها الجغرافي؛ وذلك لأن المدينة يحيط بها الشاطئ من الجهتين الشرقية والشمالية، إذ يلتف البحر عليها بشكل يكاد يكون زاوية قائمة، ومن ثم فلا غرو أن تتجه شوارع المدينة بشكل أفقي ورأسي لتطل على الشاطئ الشرقي والشاطئ الشمالي لها، لاسيما وأن البحر كان بمثابة الشريان الأساسي الذي تعتمد عليه المدينة في أغلب أوجه حياتها، ويضيف ميسانا بأن ذلك الوضع هو الذي أملى على الرومان اتخاذ شوارعهم بهذا الشكل، وكذلك الفينيقيين من قبلهم، ويضيف ميسانا أن شوارع مدينة طرابلس القديمة تمتد فقط في اتجاهين فرضتهما طبيعة الشاطئ المحيط بالمدينة(انظر: المخطط رقم 2)، الأمر الذي يميز تخطيط مدينة طرابلس عن غيرها من المدن المغربية الأخرى، وفي مقدمتها مدينة تونس والجزائر، حيث تتجه الشوارع في كل حدب وصوب. (ميسانا، 1973م، ص.255-256)

وإذا أمعنا النظر في خارطة مدينة طرابلس في العصر العثماني(انظر: المخطط رقم 1) نجد أن مخطط المدينة ظل محافظاً على ذات الفكرة؛ ذلك أن شوارعها تمتد وفق امتداد شارعين يعدان رئيسيين في المدينة آنذاك، وهما الشارع الذي يمتد من باب الحرية وحتى قوس ماركوس

أوريليوس، الذي يتقاطع في منتصفه تقريباً مع الشارع الممتد من شاطئ البحر حتى الباب الجديد (تقاطع الأربع عارصات)[2] (انظر: الصورة رقم 2)، ووفق امتداد هاذين الشارعين تمتد بقية شوارع المدينة وتتقاطع فيما بينها بشكل عمودي وأفقي، مكونة بذلك ما يشبه الرقعة الشطرنجية من الشوارع المتقاطعة.

وشوارع مدينة طرابلس أسوة بشوارع بقية المدن الإسلامية –ولاسيما الواقعة منها في المغرب الإسلامي والقريبة منها– تنقسم إلى نوعين: النوع الأول: الشوارع؛ وهي تلك الطرقات التي تتميز نوعاً ما بالاستقامة والاتساع، بحيث تكون هذه الشوارع من الطرق الرئيسية في المدينة، وتتميز بأنها تمتد لمسافات طويلة بين أحيائها وتتفرع منها طرقات أخرى أقصر طولاً وأقل اتساعاً، أما النوع الثاني: فهي الأزقة التي توصل بين الأحياء السكنية، وهي في العادة أقل اتساعاً وأقل طولاً من الشوارع، ويطلق عليها محلياً اسم الزنقة[3]، وهي بدورها تنقسم إلى قسمين: زنقة نافذة تربط بين شارعين أو زقاقين، وزنقة غير نافذة أو غير متصلة ببقية الشوارع في إحدى نهاياتها، فهي تتفرع من أحد الشوارع وتكون نهايتها مغلقة، وبذلك فهي خاصة بمجموعة من البيوت التي تفتح عليها أبوابها، وهو ما يعرف باللهجة العامية الطرابلسية (بالزنقة اللاطمة)[4]، (انظر: مخطط رقم3) وتتميز طرق طرابلس بشكل عام بعدة صفات لعل من أهمها ما يأتي:

1. **ضيق الشوارع:** تميزت طرابلس –كغيرها من المدن الإسلامية– بضيق شوارعها، فأحياناً لا يتعدى عرض بعضها المتر الواحد، ويذكر ميسانا أن مدينة طرابلس عبارة عن كتلة متراصة من المباني، تخترقها الأزقة الضيقة التي يفتح عليها عدد قليل من النوافذ، وهذا راجع إلى فقه العمران الذي يحافظ على الخصوصية وحفظ الحرمات في البيوت المسلمة، إذ إن البيوت تستمد

---

[2] يعرف هذا التقاطع بتقاطع الأربع عارصات، حيث وُضِعَتْ أربع دعامات كبيرة في زوايا ذلك التقاطع، ومن هذه الدعامات جاءت تسمية التقاطع بهذا الاسم، حيث تعرف الدعامة في اللهجة المحلية الطرابلسية بالعارصة؛ أي: العمود أو الدعامة وتجمع على عارصات.

[3] كلمة الزنقة في اللغة العربية مشتقة من الزنق وهو اسم له معانٍ كثيرة منها: طرف نصل السهم، والحبل الذي يربط تحت حنك البعير، وغيرها. وتستخدم الكلمة للدلالة على المسلك الضيق في القرية أو المدينة، (للمزيد راجع، ابن منظور، د.ت، ص1872).

[4] هناك فرق بين كلمة الزنقة والزنقة اللاطمة؛ حيث إن الزنقة –كما ذكرنا– هي الطريق أو الزقاق الضيق في المدينة، أما الزنقة اللاطمة فهي الطريق الضيقة غير النافذة حيث تكون مغلقة في نهايتها.

الضوء والهواء من صحنها المكشوف، الذي تفتح عليه غرف المنزل لا من الشوارع (ميسانا، 1973م، ص254).

ويرجع السبب في ضيق شوارع طرابلس إلى عاملين أساسيين؛ الأول: هو نوعية وسائل المواصلات المستخدمة، والمتمثلة في الدواب والعربات الصغيرة التي تجرها الدواب، التي لم تكن تتطلب شوارع واسعة مثلما نحتاجه اليوم، لاسيما وأن تلك الشوارع الضيقة هي التي تستخدم في الأحياء السكنية، بينما الشوارع الرئيسية التي تشتهر بنشاطها التجاري فقد كانت واسعة نسبياً مقارنة بشوارع الأحياء السكنية. أما العامل الثاني الذي أثر في ضيق شوارع طرابلس وبعض المدن الإسلامية: فهو عامل المناخ، حيث إن الجو يكون حاراً لاسيما في فصل الصيف، وضيق الشوارع يعرضها لأقل قدر ممكن من الإشعاع الشمسي المباشر، ومع ارتفاع المباني المطلة على الشارع يبقى الشارع محتفظًا بالظل في أغلب فترات النهار، وبالتالي يحمي المارة من أشعة الشمس اللاهبة (وزيري، 2004م، ص 97)، وفضلاً عما سبق، قد يكون لضيق الشوارع بُعداً اجتماعياً فتلاصق البيوت يزيد من تآلف الأسر، ويقوي الروابط الاجتماعية بين أبناء المجتمع الواحد (بوجمعة، د.ت، ص79).

2- **التواء الشوارع وتعرجها:** من السمات التي تميزت بها شوارع طرابلس وتشابهت فيها مع مدن الجوار، أن شوارعها ملتوية ومتعرجة؛ وربما السبب في ذلك يعود لصورة الارتفاق بها، وإلى اختلاف ظروف نشأتها، فبعضها يقتطع من مساحة المباني المجاورة، لاسيما في حالات القسمة والإرث أو البيع أو غيرها من المعاملات، بحيث تتطلب الحاجة طرقًا فرعيةً توصل إلى التكوينات الجديدة الناتجة عن تلك المعاملات (عثمان، 1988م، ص 166)، وقد يكون السبب وراء اتخاذ الشوارع المتعرجة نوعًا من أنواع الحلول المتبعة للتحكم في العوامل المناخية، فإن هذه الأزقة المتعرجة تقوم بتخزين الهواء المعتدل البرودة في الليل وتمنع تسربه مع أول هبوب للرياح نهاراً في فصل الصيف، أما في فصل الشتاء فإن الطرق الطويلة الضيقة قد تتحول إلى أنفاق للرياح الشتوية الباردة أو لرياح الخماسين الساخنة والمحملة بالأتربة والغبار، وانكسارات الشوارع وتعرجها تؤكد على منع تلك الرياح والتحكم بسرعتها(وزيري، 2004م، ص98-99).

3- **طول الشوارع واستقامتها:** تميزت شوارع طرابلس -لاسيما الرئيسية منها- بأنها تمتد لمسافات طويلة، فأحيانا نجدها تشق المدينة بشكل كامل طولاً وعرضاً، وهذه الميزة انفردت بها المدينة دون غيرها من مدن الجوار، فبالنظر إلى مخطط مدينة الجزائر في العصر العثماني (انظر: مخطط رقم4) يتضح الفرق من حيث طول الشوارع واستقامتها (ابن حموش، 2004م، ص128)، ومن خلال برنامج خرائط الجوقل تمكننا من قياس طول بعض الشوارع الأساسية في مدينة طرابلس، التي جاءت أبعادها كالآتي: الشارع الممتد من باب الحرية حتى ساحة قوس النصر الروماني طوله 654 مترًا، والشارع الممتد من بداية زنقة الريح وصولاً إلى الباب الجديد طوله حوالي 510 أمتار، أما الشارع الممتد من ساحة قوس النصر الروماني حتى الباب الواقع بالقرب من المعبد اليهودي فإن طوله يقدر بحوالي 470 مترًا، مع ملاحظة أن الشارع الأول يشق المدينة بشكل طولي، بيد أنه لا يصل إلى نهايتها، أما الشارعين الثاني والثالث فيشقان المدينة بشكل عرضي من بدايتها إلى نهايتها.

4- **أرضيات الشوارع:** ليس لدينا الكثير من المعلومات عن أرضيات الشوارع في طرابلس، ولا طريقة تبليطها، وإن ما يتوفر لدينا من معلومات تدل -فقط- على أن بعض شوارع طرابلس كانت أرضيتها ترابية من دون أي نوع من أنواع التبليط، فقد ذكر الرحالة كاوبر أن شوارع المدينة -ولاسيما شوارع حارة اليهود- كانت تمتلئ بالوحل إذا ما أمطرت (كاوبر، د.ت، 36)، وهذا يدل على أن الشوارع كانت ترابية؛ لأن التراب هو الذي يتحول إلى الوحل إذا ما سقطت عليه الأمطار، وقد ذكر الرحالة الإيطالي جوستنياني روسي -الذي زار المدينة في فترة ما بين عامي 1901-1902م، وألف رحلة بعنوان (تونس وطرابلس اليوم) في جملة حديثه عن المدينة-: "فشوارعها في أغلبها غير منتظمة، ضيقة وغير مرصوفة" (التليسي، 1997م، ص 202) فمن هذا الكلام نستنتج أن أغلب شوارع المدينة غير مرصوفة، ومن المحتمل أن تكون الشوارع الرئيسية في المدينة -لاسيما تلك القريبة من القلعة، التي بها أسواق تجارية- مبلطة بكتل حجرية.

5- **تجميل الشوارع والاعتناء بها:** من مظاهر الاعتناء بالشوارع القيام بتنظيفها وتجميع القمامة ونقلها خارج أسوار المدينة، وكذلك العمل على توحيد لون الطلاء التي كانت تدهن به واجهات المنازل،

حيث عرفت طرابلس بالمدينة البيضاء؛ نسبة للون الشائع في طلاء واجهاتها، وقد أشاد الكثير من الرحالة بذلك، وهذا ما لاحظته الآنسة توللي عند قدومها لطرابلس، فقد شاهدت ذلك من عرض البحر، وعلى بعد عدة أميال من المدينة (توللي، 1967م، ص65)، ومن مظاهر تجميل الشوارع – أيضاً– تلك الأقواس والساباطات التي يشاهدها المتجول في شوارع المدينة، لاسيما وأن بعضها اتخذ شكلاً مائلاً من الأعلى؛ ليعطي قيمة جمالية (انظر: الصورة رقم 3)، ويعد العمل على صيانة واجهات المباني من مظاهر الاعتناء بجمال الشوارع، فقد ذكر الفقيه حسن في يومياته أن ديوان المشورة في مجلس الولاية قد اجتمع من أجل العمل على ترميم الأربعة شوارع[5] لأجل البراني، وقد عين الباشا عدة أشخاص من بينهم الفقيه حسن نفسه لهذا الغرض، ويردف الكاتب قائلاً: إن ذلك العمل قد أُتِمَّ بعد حوالي شهر من تاريخ ذلك الاجتماع (الفقيه حسن، 2001م، ص128)، وعبارة (لأجل البراني) التي ذكرها المؤلف ربما تفسر على وجهين، الأول: يقصد به الواجهات الخارجية للمباني، والوجه الآخر ربما يقصد من أجل الغرباء الذين يزورون المدينة من سفراء وبحارة وتجار وغيرهم. حتى تظهر المدينة بأجمل حلة.

ومن الأساليب المتبعة في تزيين الشوارع وضع عدد من الأعمدة المزخرفة، كتلك المجلوبة من المواقع الرومانية القديمة، ونصبها عند زوايا المباني في تقاطعات الشوارع المختلفة، ومن أشهر الأمثلة في مدينة طرابلس تلك التي وضعت عند تقاطع الأربع عارصات، والتي سمي التقاطع نسبة إليها (انظر: الصورة رقم 2)، وكذلك الاهتمام بزخرفة مداخل البيوت وواجهاتها، فقد شكلت المداخل المرتفعة والبارزة وما يكسوها من زخارف أو بلاطات خزفية عناصر جمالية واضحة، لاسيما واجهات المساجد، ودور القنصليات، والمباني العامة.

6- **إضاءة الشوارع ليلاً:** هناك شح في المعلومات المتعلقة بطريقة إضاءة شوارع طرابلس ليلاً والآلية المستخدمة في ذلك، وهناك معلومات قليلة تذكر أن شوارع طرابلس كانت تزّين وتضاء في ليالي

[5] يقصد بالأربعة شوارع في يوميات الفقيه حسن محلات المدينة مجتمعة (حومة البلدية، حومة باب البحر، حومة غريان، حومة كوشة الصفار) بما فيها حارتا اليهود، فقد ورد ذلك التفصيل في إحدى يومياته (للمزيد انظر: الفقيه حسن، 2001م، ج 1، ص 433. ج 2، ص 27).

رمضان وفي الأعياد والمناسبات العامة، ومن هذه المعلومات ما ذكره الرحالة كاوبر عند حديثه عن طرابلس في شهر رمضان، حيث ذكر أنه في ليالي رمضان تكتظ المدينة بالناس القادمين من المنشية وضواحي طرابلس، الذين يجتمعون بالقرب من فم الباب، ويجتمع العرب بالمقاهي، وهو بذلك يقصد أن الحركة التجارية تنشط ليلاً في شهر رمضان، لاسيما مع اقتراب عيد الفطر؛ لأن الناس يقومون بشراء مستلزمات العيد من ملابس وحلوى وغيرها (كاوبر، د.ت، ص 33)، ويضيف الرحالة الإيطالي جوستنياني روسي أن مدينة طرابلس عام 1901م لم تكن إنارة شوارعها كافية، فنجده يقول في هذا الصدد: "وقلة الإضاءة الغازية بها تجعل التنقل بها ليلاً أمراً عسيراً، وخاصة في الليالي والأيام الممطرة، حيث تشاهد بعض الأشخاص يتقدمهم حملة المصابيح التي يمكن أن تعرف من عددها وضخامتها أهمية الشخص الذي يقطع الطريق" (التليسي، 1997م، ص 202)، ويبدو أن طرابلس لم تكن تختلف عن المدن الإسلامية المجاورة، فيذكر أن مناطق الأسواق في مدينة القاهرة كانت تغلق ليلاً فيما عدا شهر رمضان، وأن هناك أوامر من السلطات بتقليل التنقل ليلاً، وأن من يرغب في التنقل في أثناء الليل عليه أن يحمل قنديلاً أو مشعلاً، وأن أصحاب المباني العامة أو الخاصة الذين يرغبون بوضع قناديل في شوارعهم عليهم أن يدفعوا تكاليف ذلك، ويذكر أن القنديل الذي كان يشعل أمام مبنى القنصلية الفرنسية بالقاهرة كان يكلف القنصلية قرشين شهرياً كثمن للزيت الذي يشعل به القنديل.(ريمون، 1991م، ص113).

7- **تنظيف الشوارع:** جرت العادة أن يُكَلَّفَ موظفون تابعون لإدارة الولاية بتنظيف شوارع طرابلس بشكل دوري، حيث تُنْقَل القمامة ومحتويات الآبار السوداء بواسطة عربات تجرها الدواب وتنقلها؛ للتخلص منها خارج أسوار المدينة، وأحياناً تُبَاعُ تلك المواد للفلاحين؛ لاستخدامها كسماد، ويُوَزَّع ما يجبى من عملية البيع على العاملين، فضلاً عن مبالغ نقدية معينة تُجْبَى من القنصليات الأجنبية والمخازن والمطاحن والحوانيت وبعض السكان ويستثنى الفقراء منهم، وتضم دار الوثائق والمحفوظات التاريخية بطرابلس العديد من الوثائق التي تشير إلى أنواع التدابير والإجراءات التي كانت تتخذ لتنظيف شوارع المدينة، ولتنبيه السكان بنظم تجميع القمامة، وكذلك تحذيرهم أو تطبيق العقوبات في حالات الإهمال أو رمي القمامة في الأماكن العامة، كما يحوي سجل بلدية طرابلس

شروطاً للمتعهدين بتنظيف شوارع المدينة، وأيضاً بعض النشرات حول طرق ونظم وتجميع ونقل القمامة ومقادير المخالفات للأهالي أو المتاجر(للمزيد راجع: أبو شويرب، 1993-1994م).

ثانياً: المسميات:

من الملاحظ أن الطرابلسيين كانوا يطلقون على الشارع الواحد عدة أسماء؛ لتكون عملية الوصف أكثر دقة، فهناك بعض الشوارع الطويلة يتخذ كل جزء منها اسمًا مختلفًا عن سابقه، ولذا فإننا نجد أن بعض الشوارع الطويلة يكون لها أربعة أسماء أو أكثر، (انظر: المخطط رقم 3) فعلى سبيل المثال الشارع الممتد من باب الحرية حتى قوس النصر الروماني يبدأ باسم شارع قوس الصرارعي من ناحية باب الحرية، وبعد تقاطعه مع زنقة البقار فإن الجزء الواقع بعد هذا التقاطع وصولاً إلى تقاطع الأربع عارصات يسمى شارع جامع الدروج، ومن هذا التقاطع إلى ميدان السيدة مريم فإن هذا الجزء يعرف بشارع الأربع عارصات، ومن ميدان السيدة مريم إلى قوس النصر الروماني يعرف بشارع الفرنسيس، وذلك بخلاف الزناقي فلكل زنقة اسم واحد لا أكثر؛ نظراً لقصر طولها.

أما من حيث أصل التسميات في شوارع مدينة طرابلس فقد درج سكانها على إطلاق الأسماء على شوارعهم وفق الآتي: إما لوقوع مسجد من مساجد المدينة بذلك الشارع فيسمى باسمه مثل: شارع جامع درغوث، وشارع جامع محمود، وشارع جامع الدروج، وشارع سيدي سالم؛ نسبة لجامع سالم المشاط، وزنقة جامع النخلي. وهكذا، وأحيانا يأخذ الشارع اسمه من مبانٍ أخرى لها أهميتها في مجتمع المدينة مثل: زنقة الحمام؛ نسبة لحمام درغوث، وشارع قهوة دحمان؛ نسبة للقهوة التي كان يمتلكها اليهودي دحمان. وهناك بعض الشوارع التي تحولت إلى مراكز تجارية أو أسواق، حيث فتحت على جانبي تلك الشوارع مجموعة كبيرة من المحال التجاري، مثل: شارع سوق الحرارة، وشارع سوق النجارة، وشارع سوق الحرير، وشارع سوق الصاغة ، وشارع سوق العطارة، وشارع سوق القزدارة؛ نسبة للمكان الذي تُطْلَى فيه الأواني والتحف النحاسية بالقصدير لتنظيفها، وشارع الأكواش نسبة إلى أفران الخبز التي تكثر بهذا الشارع، حيث يعرف الفرن في

اللهجة المحلية الطرابلسية بالكوشة، وزنقة النساء التي تشتهر بوجود المحال التجارية المتخصصة في بيع البضائع الخاصة بالنساء.

واكتسبت بعض الشوارع الطرابلسية أسماءها من خلال أضرحة الأولياء الصالحين المنتشرة بين أرجائها، مثل: شارع سيدي عمر، وزنقة سيدي البولاقي، وشارع سيدي عمران، وشارع سيدي اليعقوبي، وأحياناً يكتسب الشارع اسمه من إحدى الصفات المميزة له، فهناك شارع ضيق للغاية، حيث إن اتساعة في المنتصف لا يتعدى المتر الواحد، أطلق عليه اسم الزنقة الضيقة، وهناك شارع انتصبت فيه أربعة أعمدة جلبت من أحدى المواقع الآثرية عرف باسم شارع الأربع عارصات، وهناك شارع عرف باسم زنقة الريح، وقد جاءت تلك التسمية من خلال تيار الهواء الذي يشعر به المار بهذا الشارع؛ نظراً لإطلالته على البحر وقلة اتساعه، فإن تيار الهواء يمر بسرعة كبيرة من خلاله، وبعض شوارع مدينة طرابلس اكتسبت أسماءها من خلال معالجة معمارية معينة، كوجود قوس في منتصف الشارع، مثل: شارع قوس الصرارعي، وشارع قوس المفتي، وقد يسمى الشارع نسبة لشخصية مرموقة أو عائلة سكنته، مثل: شارع باي بنغازي، وزنقة بيت المال، وزنقة حواء علجية، وزنقة البقار، وزنقة المجروح، وزنقة رحومة، ونظراً لأن المجتمع الطرابلسي في العصر العثماني كان يشتمل على طائفة من اليهود، فقد عرفت بعض الشوارع الطرابلسية بأسماء شخصيات يهودية، مثل: شارع شالوم، وشارع الربي؛ نسبة للثري اليهودي نسيم الربي، وشارع حنونة، وشارع حوش أنجلو، وشارع الحارة الكبيرة، وشارع الحارة الصغيرة؛ نسبة لحارات اليهود.

وبعض الشوارع تقطنها عائلات غير عربية في تجمع سكني خاص بها، لذلك نجد أسماء هذه الطوائف والجاليات تطلق على تلك الشوارع، مثل: شارع الفرنسيس الذي كانت تسكنه الجالية الفرنسية، وبه تقع القنصلية الفرنسية، وشارع الإسبانيول حيث كانت تقطنه الجالية الإسبانية، وشارع الرقريق؛ نسبة للجالية اليونانية، وشارع حومة غريان نسبة إلى المكان الذي يسكنه العرب، وهم في غالبهم قادمون من منطقة غريان.

ثالثاً: المعالجات المعمارية في شوارع طرابلس:

إن المتجول في شوارع طرابلس يلاحظ بعض الحلول والمعالجات المعمارية من دون معرفة الغرض منها وما هي وظيفتها، وأهم هذه الظواهر وأكثرها انتشاراً هي ظاهرة الأقواس والساباطات التي تشترك فيها طرابلس مع بعض مدن المغرب الإسلامي، حيث جرت العادة بناء مجموعة أقواس على امتداد الشوارع تربط بين المباني التي تطل على الشارع ذاته (انظر: الصورة رقم3) وقد ذكر المهندس المعماري الإيطالي غاسبري ميسانا –ونحن نؤيد رأيه– أن الغرض من بناء تلك الأقواس راجع إلى الاستفادة منها كوسيلة من وسائل الموازنة بين قوى الدفع الناتجة عن كتل البناء التي تكتنف الشارع؛ نظراً لأن تلك المباني قد بنيت بطريقة ضرب الباب•، وبما أن هذه الطريقة لها الكثير من مواطن الضعف، التي يسميها ميسانا طبقات الانفصال (انظر: الصورة رقم4)، لذلك فقد وجب الربط بين الكتلتين بواسطة تلك العقود؛ ليدعم بعضها البعض، وفضلاً عن دعم الجدران فإن لتلك الأقواس وظائف أخرى منها وظائف جمالية، حيث إنها تقطع الملل في الشوارع الطويلة والمستقيمة، لاسيما وأن بعض تلك الأقواس بنيت بشكل مائل، وعلى نسق واحد بطول الشارع، وهناك وظيفة أخرى وهي قيامها بتلطيف الجو في شوارع المدينة، حيث تقوم مع ضيق الشوارع وارتفاع كتل المباني المحيطة بها بخلق مساحات من الظل في الشارع، مما يعمل على تخفيف شدة درجة الحرارة.

ومما يؤكد الرأي القائل بأن وظيفة تلك الأقواس الأساسية هي دعم الكتل البنائية التي تكتنف تلك الشوارع، أن عددًا كبيرًا من الشوارع التي لم يُبْنَ فيها مثل تلك الأقواس، بدأت جدرانها تتصدع مع مرور الزمن، وعوضاً عن تلك الأقواس فقد بدأ جهاز مدينة طرابلس القديمة وسكانها في محاولات حديثة القيام بوضع عوارض خشبية في الشوارع التي تخلو من الأقواس؛ لتعمل عملها (انظر: الصورة رقم5).

• تعد طريقة ضرب الباب من أشهر الطرق المستخدمة في بناء الجدران قديماً، وفيها يبنى وجها الجدار بالحجارة الصغيرة والجص، في حين يُحشى الوسط بالطين أو التراب المبلول بقليل من الماء، وعملية البناء تتم بوساطة قالب من الخشب يتكون من قطعتين متشابهتين في الشكل والقياس، لا يقل طول الواحدة منها عن ثلاثة أمتار وارتفاع القالب يربو على المتر. (ابن خلدون 1959.ص737). (الدراجي، 2003م، ص 182).

أما الظاهرة الثانية التي يشاهدها المتجول في شوارع مدينة طرابلس القديمة فهي ظاهرة الساباطات• وهي –أيضاً– من المعالجات المعمارية، حيث تُبْنَى غرفة معلقة فوق الشارع بشكل يشبه الجسر الذي يربط بين منزلين يطلان على الشارع عينه، وينسبان لنفس المالك، فيوصل بينهما بواسطة تلك الغرفة، وهي طريقة الغرض منها الاستفادة من الفراغ الذي يعلو الشارع، لاسيما وأن مساحات المنازل تكون ضيقة في المدن القديمة، وأن أي متر إضافي لمساحة تلك المنازل يزيد من راحة قاطنيها، وقد يكون الساباط بعرض غرفة واحدة، مثل: ما هو موجود في زنقة شارع الفرنسيس (صورة رقم 6)، أو بعرض غرفتين متجاورتين، مثل: ما هو موجود في حوش القرمانلي، الواقع عند تقاطع الأربع عارصات (صورة رقم 7)، أو أن الساباط يمثل امتدادًا لواجهة البيت بكامله كما هو الحال في زنقة الأزرق (صورة رقم 8)، وأحياناً يقوم أكثر من جار تكون بيوتهم متلاصقة ببناء ساباطاتهم فوق الطريق لدرجة تجعلك تشعر كأنك تسير في نفق طويل، حيث يشغل الساباط أغلب مساحة الشارع كما هو الحال في زنقة قرامة (صورة رقم 9)، وزنقة مهنى (صورة رقم10)، وذكرنا أن لبناء تلك الساباطات دورًا وظيفيًّا يتمثل في إضافة مساحة للبيت، وقد يكون لها دور اجتماعي كان يستخدم مثلاً لتنقل النساء من بيت إلى آخر من دون الحاجة إلى الشوارع، وقد يكون لها ناحية جمالية مثلها في ذلك مثل الأقواس، حيث تقطع الملل الذي يمكن أن ينتاب المتجول في الشوارع الطويلة المستقيمة.

وأما بخصوص الطريقة التي بنيت بها ساباطات مدينة طرابلس فهي متنوعة، أكثرها شيوعاً أن يقام الساباط على أقواس تعترض الشارع وترتكز على جانبي الجدران المطلة على الطريق، وأغلب هذه الأقواس من النوع الذي يكون على شكل نصف دائرة، كما نشاهد في زنقة شارع الفرنسيس (صورة رقم 6)، وفي حوش القرمانلي بشارع الأربع عارصات (صورة رقم 7)، وزنقة كفالة (صورة رقم 11)، وزنقة قرامة (صورة رقم 9)، وزنقة سوق الحرارة (صورة رقم 12)، ومن ثم يُسْقَفُ الفراغ المحصور بين الأقواس بعوارض خشبية تكون بمثابة الأرضية التي

• كلمة ساباطات جمع مفرها ساباط، والساباط في المصطلح الأثري المعماري هو عبارة عن سقيفة بين دارين أو بناءين أو حائطين تحتهما ممر أو طريق، ومن أقدم أمثلته في العمارة الإسلامية عامة الساباط الذي كان بين قصر قرطبة ومسجدها، والساباط الذي كان بين قصر الزهراء ومسجدها(للمزيد راجع، رزق، 2000م، ص 136).

تقام عليها الغرفة المعلقة أو المجلس، وهذا النوع هو الأكثر انتشاراً في مدينة طرابلس، وفي بعض الشوارع الضيقة يكتفى بوضع عوارض خشبية كبيرة؛ لتحمل الساباط من دون الحاجة لوجود تلك الأقواس المتتالية، كما نشاهده في زنقة بيت المال (صورة رقم 13)، واستخدم المعمار الطرابلسي طريقة أخرى لبناء الساباطات، وهي القيام ببناء قبو نصف برميلي كما في زنقة مهنى (صورة رقم 10)، وزنقة ميزران (صورة رقم 14)، وزنقة بن موسى (صورة رقم 15)، ونجده –أحياناً– على هيأة قبو متقاطع تقام علية الغرفة المعلقة، كما هو الحال في زنقة الأزرق (صورة رقم 8)، وفي هذه الحالات تكون وظيفة القوس أو العقد حمل الجدران، بينما تمثل العوارض الخشبية أو الأقبية أرضية الغرفة وسقف الشارع.

رابعاً: شوارع طرابلس بين التأثيرات البيئية والتقاليد الإسلامية:

لقد تأثرت شوارع مدينة طرابلس بموقعها الجغرافي الذي نرى تأثيراته الواضحة عليها من حيث التخطيط، ومن حيث المعالجات المعمارية، فقد فرض الموقع الجغرافي تحديد اتجاه الشوارع، فنجدها كلها تسير في اتجاهين فقط، فالشوارع العرضية للمدينة تمتد من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، والشوارع الطولية تمتد من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، وللعوامل البيئية الدور الأساسي في امتداد الشوارع بهذا الشكل، إذ إن المدينة محاطة بالبحر من الجهتين الشمالية الشرقية والشمالية الغربية، ولما كان مناخ مدينة طرابلس حارًّا صيفاً أسوة بمناخ البحر المتوسط، فإن تخطيط الشوارع بهذه الكيفية جعل نسيم البحر يسير بانسيابية بين أحياء المدينة وأزقتها، ومن أهم الأمثلة على ذلك ما يجده المتجول في طرابلس في الزنقة المسماة بزنقة الريح، ويكون هذا الشارع ضيقًا ويطل على ميناء المدينة، فإنك تشعر بقوة التيار الهوائي الذي يأتي من ناحية البحر بنسيمه العليل، ومن هنا كانت تسميته بزنقة الريح.

ومن ناحية أخرى –ونظراً لارتفاع درجة الحرارة– فقد أُسْقِفَتْ بعض شوارع المدينة، لاسيما التي بها أسواق تجارية، مثل شارع سوق الترك الذي أُسْقِفَ مدخله بقبو نصف برميلي (صورة رقم 16)، وأُسْقِفَ باقي السوق بعوارض خشبية، فرش عليها بعض صفائح من الصاج

المعدني في الوقت الحاضر (صورة رقم 17)، أما في الماضي فكانت تفرش بسعف النخيل والحصير، تتخللها بعض الفتحات؛ للتهوية ودخول أشعة الشمس للشارع، وقد كان التسقيف بواسطة أقبية نصف برميلية كما في شارع سوق الرباع القديم، وسوق الرباع الجديد، وغيرها من الأسواق، ومن الملاحظ أن مدخل سوق الرباع القديم أُسْقِفَ بأقبية متقاطعة (صورة رقم 18)، بينما أُسْقِفَ باقي السوق بقبو نصف برميلي، والغرض من تسقيف الشوارع المكونة لتلك الأسواق؛ حماية التجار وبضائعهم من مياه المطر وحرارة الشمس، وكذلك توفير الجو الملائم للزبائن؛ ليتبضعوا بعيداً عن حرارة الشمس، وأعتقد أن هناك عاملًا آخر وهو جعل هذه الأسواق تبدو كمبنى واحد له بابان للدخول والخروج، والسقف هنا مع مداخل السوق يمنع تسلل اللصوص إلى المحال التجارية ليلاً، وفي هذا الصدد تذكر مابل لمس تود –التي زارت طرابلس عام 1900م وأقامت بها فترة من الزمن، وكتبت تفاصيل المدينة وحياة سكانها وعاداتهم– أن شوارع طرابلس كانت ضيقة شبيهة بالأنفاق، وأن تلك الشوارع كانت تسقف أحياناً بالحصر أو بالعرائش؛ وذلك لتلافي أشعة الشمس اللاهبة (لومس تود، 1985م. ص 41).

إن جل الدراسات الأثرية والحضارية والتاريخية للمدينة الإسلامية قد وصفت شوارعها وصفاً اتّسم بالتعميم، حيث أكد هذا الوصف على ضيق شوارعها والتوائها، بل إنّ بعض هذه الدراسات اتّهمت المسلمين بإفساد نظام الشوارع في المدن التي فتحوها؛ مثل: دمشق، وحلب، وغيرهما، وإذا ما أمعنا النظر في تخطيط شوارع المدن الإسلامية التي استحدثت في الإسلام نجد أن هذا الافتراء باطلاً، ففي مدينة البصرة –مثلاً– التي أُسِّسَتْ زمن الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه، نجد أن عرض شارعها الأعظم كان ستين ذراعاً، وباقي الشوارع كان عشرين ذراعاً، وعرض كل زقاق سبعة أذرع، وكانت مقاييس شوارع الكوفة قريباً من ذلك، أما مدينة واسط فقد كان اتساع شوارعها الأربعة الرئيسية ثمانين ذراعًا، وكان اتساع شوارع بغداد خمسين ذراعاً، والفرعية منها ستة عشر ذراعاً، وقد بلغ اتساع شارع سامراء الأعظم (شارع السريجة) مائة ذراع، وهو ما يضاهي أعرض شوارع العواصم العالمية حتى يومنا هذا(عثمان، 1988م، ص ص 162–166).

وإذا ما قارنا اتساع شوارع طرابلس بشوارع المدن الإسلامية التي أسست بعد الفتح الإسلامي وجدنا أن هناك اختلافاً كبيراً بينها، فشوارع طرابلس بصفة عامة اتسمت بالضيق، ولعل السبب في ذلك أن طرابلس مدينة قديمة نشأت ونمت قبل الإسلام بزمن طويل، وتعاقبت عليها العديد من الحضارات قبل أن تتطور وتتحول إلى مدينة إسلامية، وبالتالي فإن تخطيطها يختلف شيئاً ما عن المدن الإسلامية الأولى، من ناحية أخرى فإن الأسوار والتحصينات التي أحاطت بالمدينة منذ تاريخها القديم لعبت دوراً في جعل المدينة محصورة في مساحة محدودة عمل سكانها على استغلالها كل جزء فيها استغلالاً مكثفاً، وذلك من خلال تقليل عرض شوارع المدينة بشكل عام لاسيما الفرعية، وأيضاً الاتجاه نحو الامتداد الرأسي للمباني، فجل مباني طرابلس تتألف من طابقين أو أكثر، كما استُغْنِيَ عن الشوارع كعنصر للتهوية والإضاءة والاعتماد عوضاً عن الفناء الداخلي، وكان من النتائج المترتبة على ضيق المساحات التي تشغلها مدينة طرابلس أن تجد مبانيها تراصّت وتلاصقت بشكل كبير، وقلّ وجود الفراغات والساحات في داخلها، الأمر الذي جعل سكانها يقومون بعمل الأجنحة والرواشن والساباطات في الطوابق العليا المطلة على الشوارع؛ وذلك للاستفادة من استغلال كل مساحة ممكنة، بل إنهم –مع مرور الزمن وازدياد عدد السكان– اضطروا إلى الامتداد بالمدينة خارج الأسوار، فظهرت أحياء جديدة خارجها، وهو ما عبر عنه ميلانو فيتش في تقريره عن مدينة طرابلس عام 1765م [6] بقوله: " إنّ ضيق مساحة طرابلس المسورة جعل الناس يتجمعون في ضواحٍ خارج طرابلس، وليس بعيدًا عنها، وأنها أضحت الآن آهلة بالسكان" (كابوفين، 1988م،ص 301).

وعلى الرغم من هذه الملاحظات التي ذكرناها عن شوارع طرابلس فإن الكثير من الرحالة العرب والأجانب أشادوا باتساع شوارعها واستقامتها، وذلك وفقاً لوسائل النقل المستخدمة آنذاك، فقد أشاد بها الرحالة التجاني عندما قال عنها: "رأيت شوارعها، فلم أر أكثر منها نظافة ولا أحسن

---

[6] التقرير أعده ألفيسي ميلانو فيتش عن وضع مدينة طرابلس عام 1765م وتحصيناتها وحكومتها وأسلحتها، يوجد هذا التقرير بمحفوظات الرهبان بالبندقية، وقد أورد جورج كابوفين صورة منه في كتابه طرابلس والبندقية في القرن الثامن عشر الميلادي. (كابوفين،. 1988م. ص 299).

اتساعاً واستقامة؛ ذلك لأن أكثرها يخترق المدينة طولاً وعرضاً من أولها إلى آخرها على هيأة شطرنجية" (التجاني، 1981م، ص 238)، وقد وصفها الرحالة الإسباني علي بيك العباسي بقوله: "مدينة طرابلس مدينة أجمل بكثير من أي مدينة بمملكة المغرب، وأنها تقع على شاطئ البحر، وشوارعها مستقيمة وعرضها مناسب" (الهدار، 2003م،ص 108)، ويذكر الرحالة كاوبر أن شوارع الأحياء العربية أنظف وأقل عفونة، حيث إنّ السائرين يختارونها ويفضلونها على شوارع اليهود والمالطيين، وأن الأوروبيين لا يمرون من هذه الشوارع إلا للضرورة القصوى، حيث إنّ هذه الشوارع من القذارة تجعل من يمر منها يتقيأ (كاوبر، د.ت، ص 36)، بينما ذكر الجراح الفرنسي جيرارد أن الشوارع الممتدة داخل المدينة تتسم في الغالب نسبياً بالضيق (التليسي، 1985م، ص 93)، ولعل مردّ ذلك أنه نظر إلى شوارع طرابلس بعين الأوروبي القادم إليها من المدن الأوروبية، التي عادة ما تكون شوارعها متسعة، فيما نظر إليها الرحالة الآخرين من خلال مقارنتهم لها بالمدن العربية، ولاسيما المغربية المجاورة لها.

ومن الأشياء التي تؤخذ على مخطط مدينة طرابلس عدم وجود مسجدها الجامع في وسطها، بخلاف ما جرت عليه العادة في المدن التي أُسِّسَتْ بعد الإسلام، مثل: المدينة المنورة، والبصرة، والكوفة، والفسطاط، والقيروان، وواسط، وبغداد، وفاس، وغيرها الكثير من المدن الإسلامية، حيث يتوسط تلك المدن المسجد الجامع الذي امتدت باتجاهه كل الطرق الرئيسية منها والفرعية، فتتقاطع في الساحة التي يوجد بها المسجد، وحتى في المدن القديمة التي فتحها المسلمون نجد حكامها يحرصون على اختيار موضوع متوسط ليقام به المسجد الجامع؛ وذلك ليسهل الوصول إليه من أي اتجاه، وقد ذكر ابن أبي الربيع ضمن الشروط الثمانية التي يجب على الحكام تحقيقها عند إنشاء المدن واتخاذ الأمصار أن يقدر طرقها وشوارعها حتى تتناسب ولا تضيق، وأن يبني فيها جامعاً للصلاة في وسطها ليقرب على جميع أهلها (ابن أبي الربيع، 2010م، ص،154)، أما في طرابلس فإن الموضع الذي اختِير لبناء مسجدها الجامع بعد الفتح لم يكن في وسط المدينة (على الأرجح أن المسجد الجامع لطرابلس كان في الموضع الذي يشغله جامع الناقة)، وكذلك الأمر بالنسبة لدار الإمارة فهي الأخرى كانت توجد عادة بوسط المدينة جنباً إلى جنب مع المسجد الجامع، وفي

طرابلس جاءت قلعتها –باعتبارها مقرَّ الحكم لأغلب حكامها– في طرف المدينة، وتطلّ مباشرةً على البحر، ويفصلها خندق عن باقي المدينة؛ لحماية الحكام وقت الثورات والفتن الداخلية، بيد أنه في الفترة القرمانلية أُسِّسَ جامع أحمد القرمانلي بالقرب من القلعة، وكان اختيار هذا الموقع اختياراً موفقاً، فهو من جهة قريب من القلعة مقر الحاكم التي ربطها باب بهذا المسجد، ومن جهة أخرى كان المسجد يقع في قلب منطقة الأسواق، وهي المنطقة الحيوية بالمدينة.

ولعله من المفيد الإشارة إلى أن شوارع طرابلس والطرق والمواصفات التي شيدت بها البوابات والأقواس والساباطات جاءت ملتزمة إلى حد كبير بما حددته الشريعة الإسلامية من شروط وضوابط، ولا أجد بأساً من الإشارة هنا إلى بعض النصوص والآراء الفقهية التي وجدنا صداها في شوارع مدينة طرابلس ومبانيها.

ففي البداية قد أجمع الفقهاء من أصحاب المذاهب الأربعة أن الطريق تنقسم إلى نوعين: الأول وهو الطريق النافذ، والثاني وهو الطريق غير النافذ، أما النوع الأول فهو ليس حكراً على أحد، فالناس كلهم فيه سواء يستحقون المرور فيه، ولا اختصاص فيه لأحد، فالانتفاع به عام لكل المسلمين، وعليه فلا يجوز لأحد التصرف فيه بما يضر المارة ويضيق عليهم، كأن يشرع به شرفة بارزة أو يعلق عليه ساباطاً إذا كان ذلك يضر المارين به، فإن لم يضر جاز له ذلك، وهذا هو رأي الإمام مالك، أما الإمام أحمد فقد قال بعدم جواز إشراع الجناح إلا إذا أذن الإمام، بينما الإمام أبو حنيفة فقد قال: لا اعتبار بالضرر من عدمه، ولكن إن خاصمه إنسان فيه نزع وإن لم يضر، وإلا ترك وإن ضر، وقد قال الفقهاء ذلك قياساً على فعل النبي –صلى الله عليه وسلم– عندما نصب ميزاباً بيده الشريفة في دار العباس رضي الله عنه.

والقاعدة الفقهية التي استند عليها الفقهاء في هذه القضية وغيرها من القضايا المشابهة هي حديث النبي صلى الله عليه وسلم الذي أورده الإمام مالك في كتابه الموطأ عن عمر بن يحيى المازني عن أبيه عن الرسول صلى الله عليه وسلم قال: "لا ضرر ولا ضرار". وقد فسر بعض الفقهاء ذلك القول بمعنى ألا تضر نفسك ولا تضر غيرك. (ابن الرامي، 1995م ،ص 57) وبناءً

على ذلك فقد رأى بعض الفقهاء أن مسالة الضرر مسألة نسبية، وأن ذلك الضرر ينتفي إذا تحققت بعض الشروط، وذلك وفق نوع الطريق الذي سيقام عليه الجناح أو الساباط، فإذا كان الطريق ضيق لا يمر به الفرسان ولا القوافل فيشترط ان يكون الساباط مرتفعا بالقدر الذي يسمح بمرور الماشي منتصباً، وقد أضاف بعض العلماء كالماوردي أن يسمح بمرور الماشي وعلى رأسه الحمولة العالية وهذا النوع نراه كثيراً في شوارع طرابلس كما في ساباط زنقة الأزرق، أما إذا كان الطريق واسعاً تمر به الفرسان والقوافل فيجب أن يكون الساباط مرتفعاً بالحد الذي يسمح بمرور الراكب في المحمل فوق البعير(أي الجمل المهودج)، (المقدسي، 1988م،ص 72)، وقد تحققت تلك الشروط في بوابات وأقواس وساباطات طرابلس، حيث جاءت متماشية -إلى حدٍّ كبير- مع تلك الشروط التي حددها الفقهاء.

وقد أورد التطيلي في كتابه الجدار في حكم اتخاذ الساباطات أن الإمام سحنون قد سئل عن الرجل تكون له الدار عن يمين الطريق ويساره، فيريد أن يرفع على السكة غرفة أو يتخذ مجلساً على جدار داره؟ فقال: ذلك له إن كان لا يضيق الطريق ولا يضر أحدًا من المسلمين، (التطيلي، 1996م، ص149) وقد أجاز بعض الفقهاء ذلك وإن لم يكن الرجل يملك البيت عينه على جانبي الطريق، حيث يمكن أن يستغل من يملك بيتاً على أحد الجانبين من عمل جناحٍ معلق، وقد ذكر ذلك ابن الرامي في كتابه أحكام البنيان، حيث قال: قال ابن شعبان: إذا كان باب الدار على الطريق، وأراد أحدهم أن يخرج جناحاً لم يمنع وإن أخذ الطريق أجمع إن سبق غيره، فإن أراد ذلك أهل الجانبين وتشاجروا يقسم الهواء بينهم نصفين. (ابن الرامي، 1995، ص 148)

الخاتمة

وفي ختام هذا البحث عن شوارع مدينة طرابلس والظروف التي صاحبت تخطيطها ونشأتها استنتجنا بأن هناك عدة عوامل أثرت في تخطيط شوارعها، يمكن أن نجملها في النقاط الآتية:

1- طرابلس في الأصل مدينة قديمة ذات صبغة رومانية، وليست مستحدثة في الفترة الإسلامية، وهذا ما جعل شوارعها لا تخضع للشروط التي وضعها المسلمون عند تخطيطهم

للمدن الإسلامية الجديدة، ولمسناها في أوصاف مدن البصرة والكوفة والقيروان وبغداد وغيرها من المدن الإسلامية.

2- الموقع الجغرافي للمدينة وإحاطة البحر لها من جهتين فرض على شوارع طرابلس أن تسير في اتجاهين فقط باتجاه شاطئ البحر الذي يحيط بالمدينة من الجهة الشمالية الشرقية والشمالية الغربية.

3- الظروف المناخية المتمثلة في ارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف وانخفاضها في فصل الشتاء، جعلت شوارع طرابلس كغيرها من مدن المغرب الإسلامي تتسم بالضيق والتعرج، ودفعت السكان إلى تسقيف بعض الشوارع لاسيما التي بها أسواق تجارية.

4- إحاطة مدينة طرابلس بسور وتحصينات دفاعية حصر المدينة في مساحة محدودة، وبالتالي ضاقت شوارعها، وقلّت بها الساحات والميادين.

5- كان للآراء الفقهية والتعاليم الدينية صداها الواضح في تقسيم شوارع طرابلس، وتخطيطها مواصفاتها.

6- تضاربت آراء الرحالة العرب والأجانب بخصوص شوارع طرابلس، فمنهم من أشاد باتساعها واستقامتها، ومنهم من وصفها بالضيق والتعرج؛ وسبب ذلك أن كلاً منهم وصفها حسب خبرته الشخصية، فالرحالة المغاربة أو الأوربيون الذين عاشوا في مدن المغرب وصفوا شوارع طرابلس بالاتساع والاستقامة؛ لأنهم قارنوها بشوارع مدن المغرب، وأما الرحالة الأوروبيون الذين وصفوها بالضيق والتعرج فقد جاء وصفهم ذلك قياساً على شوارع مدنهم التي اتسمت بالاتساع؛ نظراً لطبيعة الجو الغائم لديهم.

وأتمنى أن تقام مستقبلاً دراسات مستفيضة تلقي الضوء بشكل أكبر على شوارع مدينة طرابلس.

وفي الختام إن أصبت فذلك بتوفيق من الله عز وجل، وإن قصرت فمن نفسي.



قائمة المصادر:

1. ابن أبي الربيع، شهاب الدين أحمد بن محمد. (2010م). "سلوك المالك في تدبير الممالك" ، تحقيق عبدالعزيز بن فهد بن عبدالعزيز، الرياض، دار العاذرية للطباعة والنشر والتوزيع.
2. ابن حموش، مصطفى، وبالقاضي، بدر الدين. (2004م) "خطط مدينة الجزائر من خلال مخطوط ديفولكس والأرشيف العثماني" ،أبو ظبي ، إصدارات المجمع الثقافي.
3. ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد. (1959م). "العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاهدهم من ذوي السلطان الأكبر"، المجلد الأول، القسم الرابع، بيروت ، دار الكتاب اللبناني.
4. ابن منظور. (د.ت). لسان العرب، القاهرة، دار المعارف .
5. أبو شويرب، عبد الكريم. (1993-1994م). "وثيقة حول تنظيف شوارع طرابلس في منتصف القرن الماضي" ، **مجلة آثار العرب**، (ع 7و 8).
6. البناء، ابن الرامي. (1995م). "الإعلان بأحكام البنيان" ، تحقيق عبد الرحمن الأطرم. الرياض. مركز الدراسات والإعلام: دار إشبيلية..
7. بوجمعة، خلف الله. (1981م) "المدينة الإسلامية بين الوحدة والتنوع" ، الجزائر، مجمع عمران نت.
8. التجاني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن احمد. (د.ت). "رحلة التجاني"، ليبيا-تونس ، الدار العربية للكتاب.
9. التطيلي، عيسى بن موسى. (1996م) "كتاب الجدار" تحقيق إبراهيم الفايز، الرياض. نشر المحقق.
10. التليسي، خليفة محمد. (1997م). "حكاية مدينة طرابلس لدى الرحالة العرب والأجانب" ، الطبعة الثالثة، طرابلس-تونس، الدار العربية للكتاب.
11. توللي، الآنسة. (1967م). "عشرة أعوام في طرابلس" ، ترجمة عبد الجليل الطاهر، بنغازي، دار ليبيا للنشر والتوزيع.

12. الدراجي، سعدي إبراهيم. (2003م). "دراسة في العمارة الإسلامية" ، زليتن ، منشورات القيادات الشعبية الاجتماعية.

13. رزق، عاصم محمد. (2000م). "معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية" ،القاهرة ، مكتبة مدبولي.

14. ريمون، أندريه. (1991م) "المدن العربية الكبرى في العصر العثماني" ، ترجمة لطيف فرج، القاهرة؛ باريس، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع.

15. الشافعي، أبو حامد المقدسي. (1988م). "الفوائد النفيسة الباهرة في بيان حكم شوارع القاهرة في مذاهب الأئمة الأربعة الزاهرة"، تحقيق آمال العمري، القاهرة، هيأة الآثار المصرية.

16. عثمان، محمد عبدالستار. (1988م). "المدينة الإسلامية"، الكويت ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

17. عرفة، ضحى. (د.ت). "العمارة الرومانية" ، الإسكندرية، الرواد للكمبيوتر والتوزيع.

18. حسن، الفقيه حسن. (2001م). "اليوميات الليبية" ، طرابلس، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية.

19. كابوفين، جورجو. (1988م). "طرابلس والبندقية في القرن الثامن عشر"، ترجمة عبد السلام مصطفى باش إمام، طرابلس ، مركز جهاد الليبيين.

20. كاوبر، هـــ. س. ((د.ت)). "مرتفع إلاهات الجمال واستكشاف الهياكل الثلاثي في المواقع المغليثية في طرابلس"، ترجمة أنيس زكي حسن، طرابلس، مكتبة الفرجاني.

21. كنريك، فيليب. (2015م). "دليل المواقع الأثرية في ليبيا إقليم المدن الثلاث" ، لندن ، منشورات جمعية الدراسات الليبية.

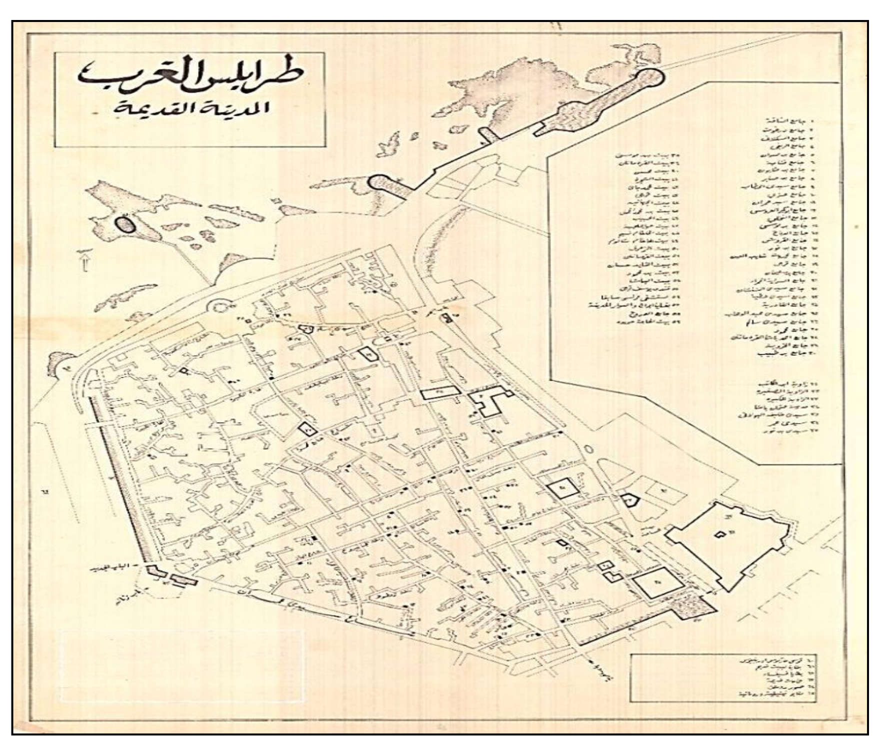
22. لومس تود، مابل. (1985م). "أسرار طرابلس" ، لندن، منشورات دارف المحدودة،.

23. ميسانا، غاسبري. (1973). " المعمار الإسلامي في ليبيا" ، تعريب: علي الصادق حسنين، طرابلس، منشورات مصطفى العجيلي.

24. الهدار، خالد محمد. (2003م). " رحلة الرحالة الإسباني علي بك العباسي إلى طرابلس في أوائل القرن التاسع عشر" ، **مجلة تراث الشعب،** (س13) (ع 1-2) .

25. وزيري، يحيى. (2004م). "العمارة الإسلامية والبيئة " ، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

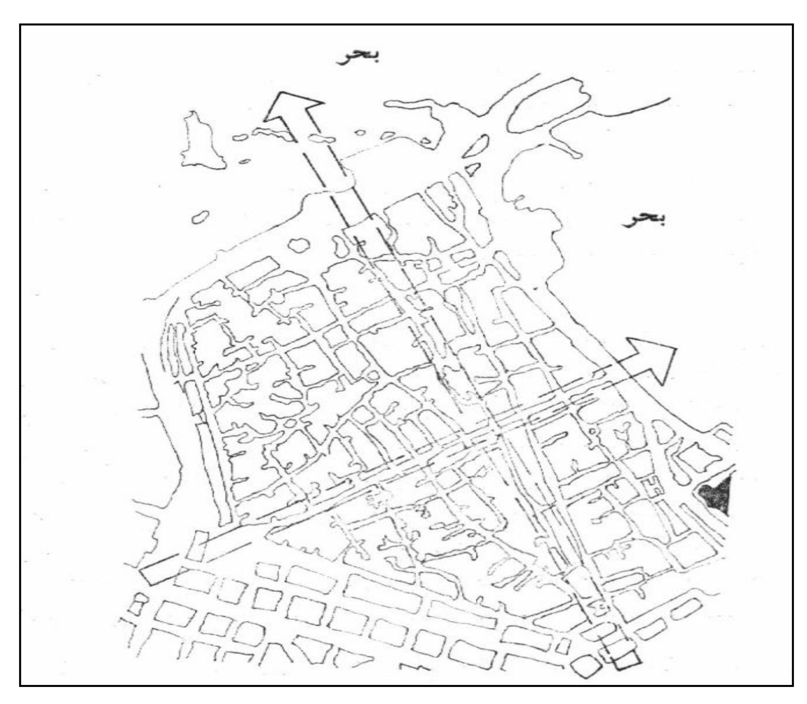
26. Aurigemma، Salvatore، (1933)."il coronamento architettonico dell 'Arco di Marco Aurelio in Tripoli " **Africa Italiania**. (Vol n 1 – 2 Roma)، p. 142.



مخطط رقم (1) طرابلس في العهد التركي (عن القسم الفني



ISSN: 2523 – 1871

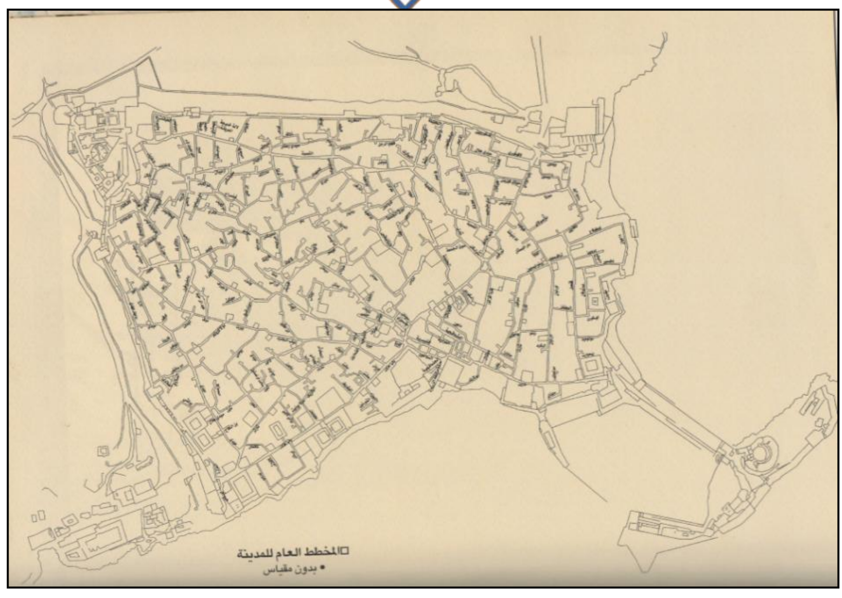


مخطط رقم (2) الاتجاهات الرئيسية لطرق طرابلس (عن ميسانا)



مخطط رقم (3) شوارع مدينة طرابلس(عن القسم الفني بجهاز حماية المدن

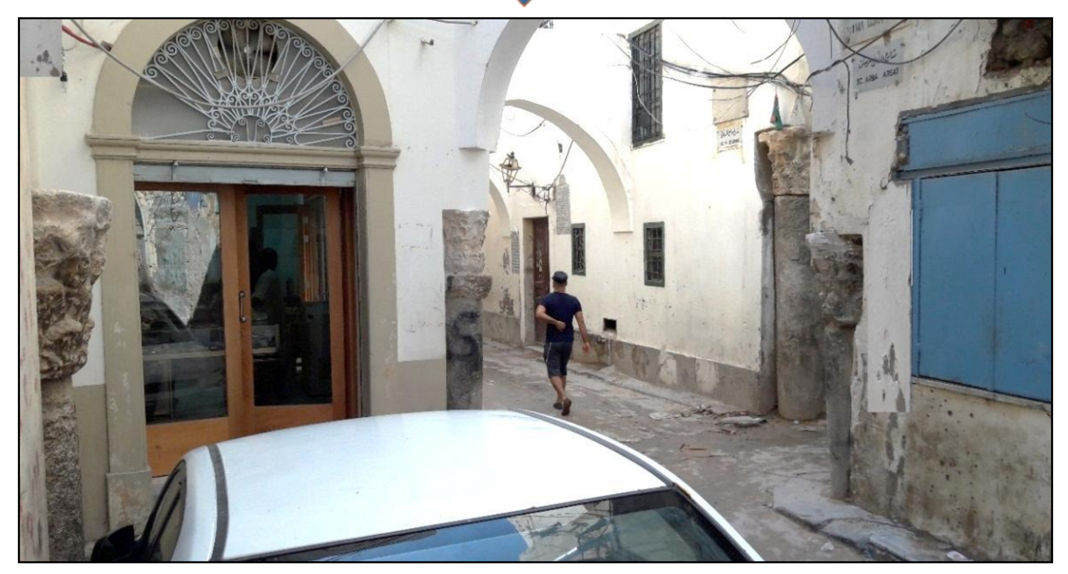




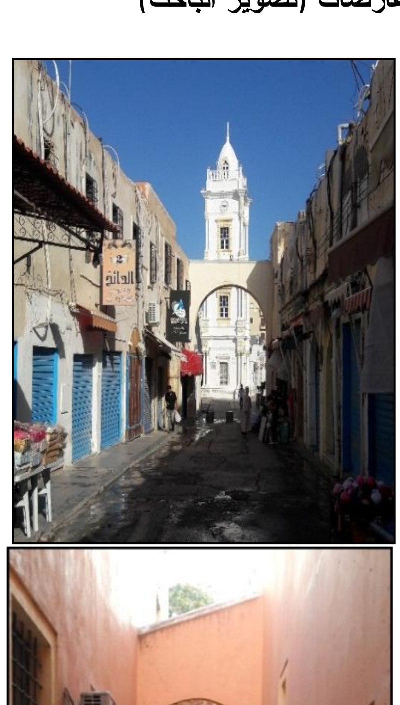
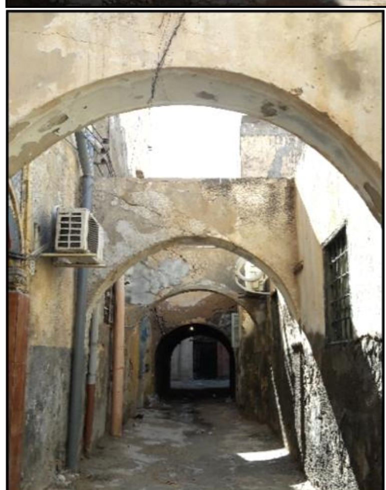
مخطط رقم (4) شوارع مدينة الجزائر (عن بن حموش)



الصورة رقم (1) قوس ماركوس أوريليوس بطرابلس(تصوير الباحث)



الصورة رقم (2) تقاطع الأربع عارصات (تصوير الباحث)


الصورة رقم (3) الأقواس التي تربط بين المباني في شوارع طرابلس (تصوير الباحث)

الصورة رقم (4) الأقواس التي تربط بين المباني في شوارع طرابلس (عن ميسانا)



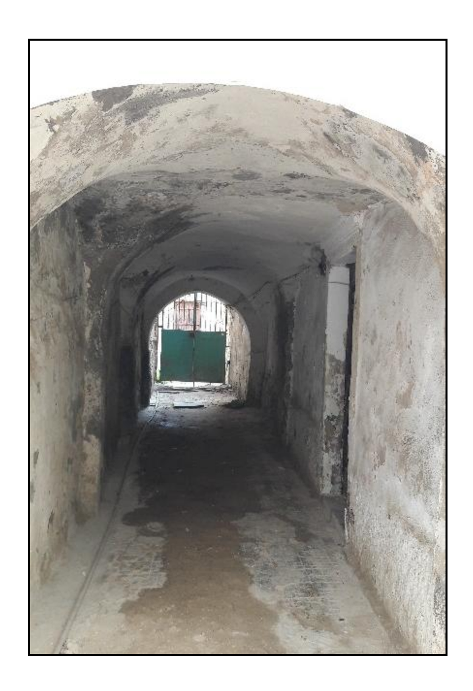
الصورة رقم (5) العوارض الخشبية التي حلت محل الأقواس في شوارع طرابلس (تصوير الباحث)



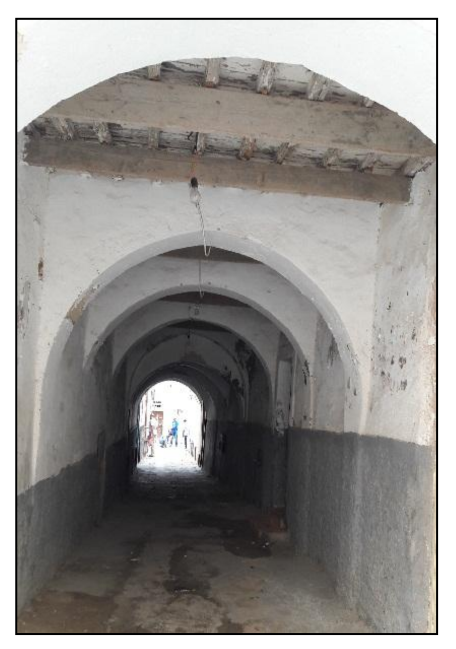
الصورة رقم (6) ساباط شارع الفرنسيس (تصوير الباحث)



الصورة رقم (7) ساباط حوش القرمانلي (تصوير الباحث)



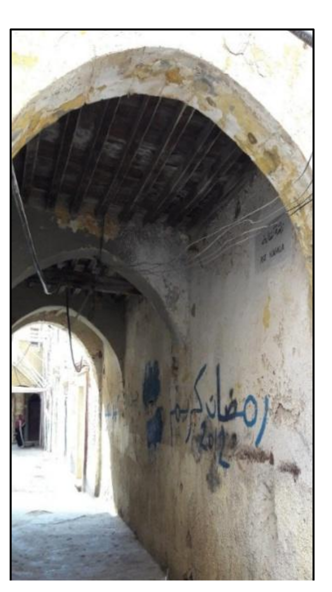
الصورة رقم (8) ساباط زنقة الأزرق
(تصوير الباحث)



الصورة رقم (9) ساباط زنقة قرامة
(تصوير الباحث)



الصورة رقم (10) ساباط زنقة مهنى (تصوير الباحث)



الصورة رقم (11) ساباط زنقة كفالة (تصوير الباحث)



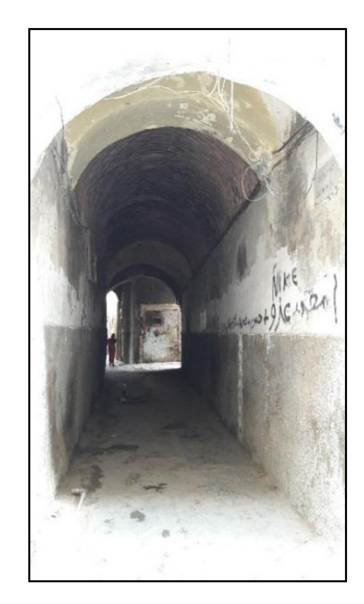
الصورة رقم (12) ساباط زنقة سوق الحرارة (تصوير الباحث)



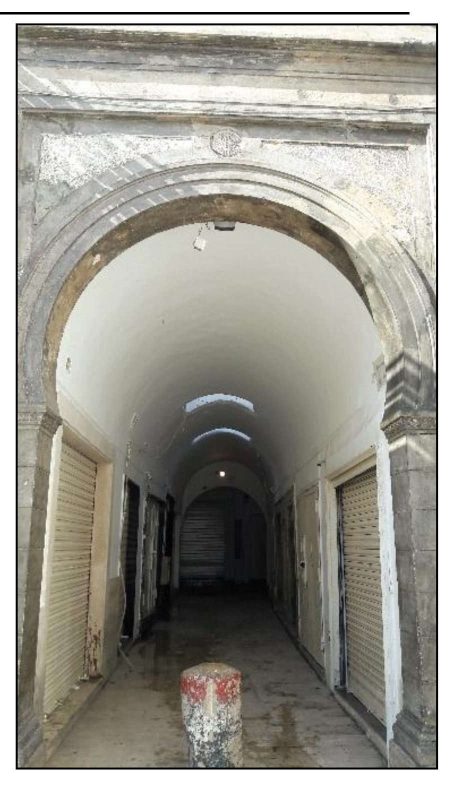
الصورة رقم (13) ساباط زنقة بيت المال (تصوير الباحث)



الصورة رقم (14) ساباط زنقة ميزران (تصوير الباحث)



الصورة رقم (15) ساباط زنقة بن موسى (تصوير الباحث)



الصورة رقم (16) مدخل سوق الترك (تصوير الباحث)



الصورة رقم (17) سوق الترك (تصوير الباحث)



الصورة رقم (18) مدخل سوق الرباع القديم (تصوير الباحث)